

**BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND**

**PRIORITY  
DOCUMENT**  
SUBMITTED OR TRANSMITTED IN  
COMPLIANCE WITH RULE 17.1(a) OR (b)

**Prioritätsbescheinigung über die Einreichung  
einer Patentanmeldung**

REC'D 11 AUG 2004

WIPO

PCT

**Aktenzeichen:** 103 32 508.5**Anmeldetag:** 17. Juli 2003**Anmelder/Inhaber:** DaimlerChrysler AG, 70567 Stuttgart/DE**Bezeichnung:** Fahrerhaus für ein Nutzfahrzeug**IPC:** B 62 D, B 60 J

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 16. Juli 2004  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident  
Im Auftrag

BEST AVAILABLE COPY

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
11.07.2003Fahrerhaus für ein Nutzfahrzeug

5 Die Erfindung betrifft ein Fahrerhaus für ein Nutzfahrzeug mit einer Tragstruktur gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1 sowie Fahrerhaus-Baureihen mit einem Fahrerhaus für ein Niederflurfahrzeug und mit einem Fahrerhaus für ein Hochflurfahrzeug.

10

Aus der EP 0 646 517 B1 sind Fahrerhaus-Baureihen modularen Aufbaus mit Fahrhäusern unterschiedlicher Längen- und Höhenabmessungen und unterschiedlichen Dachaufsätzen bekannt, wobei eine Fahrerhaus-Vorderwand und eine Fahrerhaus-Rückwand als Gleichteile ausgebildet sind und die Seitenwände unterschiedliche Höhen aufweisen. Um die Fahrhäuser im Fertigungs- und Montageaufwand zu optimieren, sind höhenvariable Fahrerhaustüren modularen Aufbaus vorgeschlagen, wobei die Fahrerhaus-Baureihen in ihrer niedrigsten Ausführung eine Basistür aufweisen und für alle höheren Bauarten eine Basistür mit einem an dem oberen Rahmenteil der Basistür adaptierten Türaufsatz, der als Steckrahmenteil ausgebildet ist, vorgesehen ist. Die Türaufsätze können unterschiedliche Höhen aufweisen und somit den Bedarf an verschiedenen Fahrerhaustüren bzw. Fahrerhauskabinen abdecken.

20

25

Aus der DE 689 05 013 T2 ist eine Reihe von Kabinen unterschiedlicher Dimensionen und insbesondere unterschiedlicher Gesamthöhen für schwere Motorfahrzeuge bekannt. Die Kabinen weisen ein Fahrzeugfahrerabteil mit zwei seitlichen Platten auf, die jeweils aus einem geschlossenen Rahmen und einer Tür

30

sowie einer vorderen Platte und einer hinteren Platte bestehen. Die Höhe des Fahrzeugfahrerabteils ist dabei für alle Kabinen der Serie gleich, wogegen die Höhe der Platten für verschiedene Kabinen der Serie unterschiedlich ist, so dass  
5 die Kabinen mit unterschiedlichen Gesamthöhen durch kombinieren von Kabinen mit konstanter Höhe und Platten unterschiedlicher Höhe entstehen.

10 Aus der EP 0 029 880 B1 ist ein Lastkraftwagen mit einem einen Rahmen und Achsen umfassenden Fahrgestell und einem darauf angeordneten, aus einem Kabinensockel und einem davon lösbaren Kabinenoberteil bestehenden Fahrerhaus bekannt. Der Kabinensockel ist dabei dem Fahrgestell angepasst und weist alle am Boden abgestützten Aggregate auf. Das standardisierte  
15 Kabinenoberteil wird am Kabinensockel mittels eines Kuppelungszwischenstücks befestigt, welches Befestigungsstellen für verschiedenartige Ausführungen von Kabinensockeln aufweist. Somit ist es möglich, selbst bei verschiedenartigen Fahrgestellen, wie sie beispielsweise durch verschiedene  
20 Achslagen, Radgrößen oder sonstige unterschiedliche Zweckbestimmungen des Fahrzeugs verursacht werden, immer baugleiche Kabinenoberteile zu verwenden und lediglich den Kabinensockel der jeweiligen speziellen Ausführungsform des Fahrgestells anzupassen.

25 Die vorliegende Erfindung beschäftigt sich mit dem Problem, für ein Fahrerhaus eingangs erwähnter Art eine verbesserte Ausführungsform anzugeben, die es insbesondere ermöglicht, Fahrerhäuser mit gleicher Tragstruktur einfach als Niederflur- oder als Hochflurfahrzeug auszubilden und so eine preiswerte Variantenbildung zu ermöglichen.  
30

Diese Aufgabe wird durch die Gegenstände der unabhängigen Ansprüche gelöst, vorteilhafte Ausgestaltungen sind Gegenstand  
35 der abhängigen Ansprüche.

Die Erfindung beruht auf dem allgemeinen Gedanken, bei einem Fahrerhaus für ein Nutzfahrzeug, welches eine Tragstruktur aufweist, an der auf jeder Fahrzeugseite eine an einem Tür-  
rahmen gelagerte Tür angeordnet ist, ein aus der Tür und dem  
5 Türrahmen vormontierbares Türmodul vorzusehen, wobei die Tragstruktur zum Anbau dieses Türmoduls vorbereitet ist und der Türrahmen in angebautem Zustand an der Tragstruktur befestigt ist. Dies bietet den Vorteil, dass unterschiedliche Varianten von Fahrerhäusern, beispielsweise für Niederflurfahrzeuge oder für Hochflurfahrzeuge einfach durch eine Veränderung des Türmoduls erreicht werden können, ohne dass die  
10 Tragstruktur des Fahrerhauses verändert werden muss. Für die Fertigung bedeutet dies, dass lediglich eine einzige Tragstruktur für die unterschiedlichsten Fahrerhäuser oder jeweiligen Fahrerhaus-Baureihen vorgehalten werden muss, und die Variantenbildung der Fahrerhäuser durch ein Anordnen von individuellen Türmodulen an der Tragstruktur erreicht werden kann. Die Reduzierung der vorzuhaltenden unterschiedlichen Bauteile trägt wesentlich dazu bei, die Kosten im Bereich Logistik, Lagerung und Fertigung zu senken.  
20

Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Lösung kann die Tragstruktur im Bereich des Türmoduls einen Tragrahmen aufweisen, an/in den der Türrahmen an-/eingesetzt  
25 ist und an dem der Türrahmen befestigt ist. Der Tragrahmen kann dabei zur Aufnahme unterschiedlicher Türrahmen ausgebildet sein, so dass unter dem Gesichtspunkt einer raschen und flexiblen Typen-Variationsmöglichkeit eine kostengünstige Herstellung und Montage unterschiedlicher Fahrerhäuser durch  
30 Verwendung einer einheitlichen bzw. baugleichen Tragstruktur mit Tragrahmen und unterschiedlichen, dem jeweiligen Verwendungszweck angepassten Türmodulen, erreicht werden kann. Gleichzeitig wird durch die Verwendung der einheitlichen bzw. baugleichen Tragstruktur auch bei unterschiedlichen Türmodulen ein stets gleicher Montagevorgang erreicht, so dass ein  
35 rationalisierter und kostengünstiger Herstellungsprozess der Fahrerhäuser gewährleistet ist.

Zweckmäßig kann das Türmodul so gestaltet sein, dass es einen für ein Niederflurfahrzeug verwendbaren niedrigen Einstieg zum Fahrerhaus ermöglicht. Die Erfindung sieht vor, dass auch Fahrerhäuser für Niederflurfahrzeuge mit besonders niedrigem  
5 Einstieg aus dem vormontierbaren Türmodul und der einheitlichen Tragstruktur des Fahrerhauses herstellbar sind, so dass auch Spezialfahrzeuge, wie beispielsweise für den Paketzustelldienst, realisiert werden können, ohne dass große Änderungen beim Montagevorgang des Fahrerhauses berücksichtigt  
10 werden müssen.

Entsprechend einer günstigen Weiterbildung ist vorgesehen, dass der Tragrahmen bei fehlendem Türmodul und bei einem Hochflurfahrzeug so ausgebildet ist, dass er als Rahmen für  
15 eine daran angeschlagene andere Tür dient, welche kürzer ist als die Fahrzeugschürze des Türmoduls. Dies bedeutet, dass durch Anbringen einer anderen Tür ein beliebiges Hochflurfahrzeug realisiert werden kann, wogegen durch das am Tragrahmen angebrachte Türmodul einfach ein Niederflurfahrzeug realisiert  
20 werden kann.

Zweckmäßig kann vorgesehen sein, dass die jeweils unterschiedlichen Türmodule zusammen mit dem Fahrerhaus ein geschlossenes Erscheinungsbild aufweisen. Insbesondere unter  
25 designerischen Gesichtspunkten ist es von großer Bedeutung, dass das Fahrerhaus, welches insbesondere bei Lastkraftwagen das hauptsächliche Designelement darstellen, ästhetisch und optisch einwandfrei erscheint.

30 Weitere wichtige Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen, aus den Zeichnungen und aus den zugehörigen Figurenbeschreibungen anhand der Zeichnungen.

Es versteht sich, dass die vorstehend genannten und die nach-  
35 stehend noch zu erläuternden Merkmale nicht nur in der jeweils angegebenen Kombination, sondern auch in anderen Kombi-

nationen oder in Alleinstellung verwendbar sind, ohne den Rahmen der vorliegenden Erfindung zu verlassen.

5 Bevorzugte Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in den Zeichnungen dargestellt und werden in den nachfolgenden Beschreibungen näher erläutert, wobei sich Bezugszeichen auf gleiche oder ähnliche oder funktional gleiche Bauteile beziehen.

10 Dabei zeigen:

Fig. 1 eine perspektivische Ansicht auf ein erfindungsgemäßes Fahrerhaus mit einem eingesetzten Türmodul,

15 Fig. 2 eine Ansicht wie in Fig. 1, jedoch ohne eingesetztes Türmodul.

Entsprechend Fig. 1 weist ein Nutzfahrzeug 2 ein erfindungsgemäßes Fahrerhaus 1 mit einer Tragstruktur 3 auf, an der auf  
20 jeder Fahrzeugseite eine an einem Türrahmen 4 gelagerte Tür 5 angeordnet ist. Beispielhaft ist gemäß Fig. 1 und Fig. 2 das Nutzfahrzeug 2 als Zugmaschine dargestellt, prinzipiell ist aber auch eine Ausführung als Transporter, z.B. für einen Zustelldienst, denkbar.

25 Auf zumindest einer Fahrzeugseite des Nutzfahrzeugs 2 bilden der Türrahmen 4 und die Tür 5 ein vormontierbares Türmodul 6. Die Tragstruktur 3 des Fahrerhauses 1 ist dabei zum Anbau des Türmoduls 6 vorbereitet und hält bei angebautem Türmodul 6  
30 den Türrahmen 4. Generell bedeutet dies, dass ein für bestimmte Baureihen oder bestimmte Fahrzeugtypen stets gleiches Fahrerhaus 1 mit einer gleichen Tragstruktur 3 zum Einsatz gelangt, wobei das Fahrerhaus 1 durch Anbau eines dem jeweiligen Verwendungszweck des Nutzfahrzeugs 2 angepassten Türmoduls 6 variiert wird. Dies bietet insbesondere den Vorteil,  
35 dass für unterschiedliche Fahrzeugtypen oder Fahrerhaus-Baureihen stets gleiche Grundkörper bzw. Tragstrukturen 3

verwendet werden können, an welche zur Spezifizierung des Verwendungszwecks unterschiedliche Türmodule 6 angeordnet werden können.

- 5 Im Bereich des Türmoduls 6 weist die Tragstruktur 3 einen Tragrahmen 7 auf, an/in den der Türrahmen 4 an-/eingesetzt ist und an dem der Türrahmen 4 befestigt ist. Das vormontierbare Türmodul 6, welches aus dem Türrahmen 4 und der jeweiligen Tür 5 besteht, kann somit an dem dafür vorbereiteten
- 10 Tragrahmen 7 befestigt werden. Dies trägt dazu bei, dass eine rasche und flexible Typen-Variationsmöglichkeit sowie eine kostengünstige Herstellung und Montage unterschiedlicher Fahrerhäuser 1 durch Verwendung einer einheitlichen bzw. baugleichen Tragstruktur 3 mit Tragrahmen 7 und unterschiedli-
- 15 chen, dem jeweiligen Verwendungszweck angepassten Türmodulen 6, erreicht werden kann.

- Des weiteren kann das Türmodul 6 so gestaltet sein, dass es einen für ein Niederflurfahrzeug verwendbaren niedrigen Ein-
- 20 stieg zum Fahrerhaus 1 ermöglicht. Der niedrige Einstieg wird dadurch gewährleistet, dass die Fahrzeugtür 5 des Türmoduls 6 generell länger ausgebildet ist als dies bei einem normalen Hochflurfahrzeug der Fall wäre. Bei fehlendem Türmodul 6 und bei einem Hochflurfahrzeug kann der Tragrahmen 7 bei einer
- 25 bevorzugten Variante dann so ausgebildet sein, dass er als Rahmen für eine daran anschlagbare andere, nicht dargestellte, Tür dient, welche kürzer ist als die Fahrzeugtür 5 des Türmoduls 6.

- 30 Mit der erfindungsgemäßen Lösung lassen sich zudem Fahrerhaus-Baureihen mit einem Fahrerhaus 1 für ein Niederflurfahrzeug und mit einem Fahrerhaus 1 für ein Hochflurfahrzeug realisieren, wobei die Fahrerhäuser 1 ebenfalls baugleiche Tragstrukturen 3 besitzen und wobei zumindest das Fahrerhaus
- 35 1 des Niederflurfahrzeugs mit wenigstens einem Türmodul 6 ausgestattet ist, das einen an der Tragstruktur 3 befestigten Türrahmen 4 sowie eine daran angeschlagene Fahrzeugtür 5 auf-

weist. Dabei kann es für das Fahrerhaus 1 eines Niederflurfahrzeugs zweckmäßig sein, das Fahrerhaus 1 an einem Fahrwerk des Fahrzeugs im Vergleich zu einem Fahrerhaus 1 eines Hochflurfahrzeugs in Fahrtrichtung nach vorn sowie nach unten  
5 versetzt zu montieren.

Die Ausführungen bzw. Vorteile der Erfindung lassen sich sinngemäß von dem beschriebenen Fahrerhaus 1 auf die Fahrerhaus-Baureihen übertragen.

10

Sowohl für die Fahrhäuser 1 als auch für die Fahrerhaus-Baureihen können die unterschiedlichen Türmodule 6 jeweils keine Wölbung (bspw. bei einer Falt- oder Klapptüre) oder eine unterschiedlich starke Wölbung (bspw. bei einer Dreh- oder  
15 Schiebetür) aufweisen. Die erfindungsgemäße Lösung ist daher nicht nur für Türen 5 bzw. Türmodule 6 mit gleicher, sondern auch mit unterschiedlicher Wölbung geeignet, wobei die jeweils unterschiedlichen Türmodule 6 zusammen mit der Tragstruktur 3 ein geschlossenes Erscheinungsbild aufweisen.  
20 Dies ist insbesondere unter designerischen Gesichtspunkten von großer Bedeutung, da das Fahrerhaus 1 das hauptsächliche Designelement bei Nutzfahrzeugen 2 darstellt. Auch das Fahrerhaus kann an seiner Seitentür eine unterschiedliche Wölbung aufweisen.

25

Zusammenfassend lassen sich die wesentlichen Merkmale der Erfindung wie folgt charakterisieren:

Die Erfindung sieht vor, bei einem Fahrerhaus 1 für ein Nutzfahrzeug 2, ein aus der Tür 5 und dem Türrahmen 4 vormontierbares Türmodul 6 zu bilden, wobei die Tragstruktur 3 des Fahrerhauses 1 zum Anbau dieses Türmoduls 6 vorbereitet ist und der Türrahmen 4 in angebautem Zustand an der Tragstruktur 3 befestigt ist.  
30

35

Dies bietet den Vorteil, dass unterschiedliche Varianten von Fahrerhäusern 1, beispielsweise für Niederflur- oder für



Hochflurfahrzeuge einfach durch eine Veränderung des Türmoduls 6 erreicht werden können, ohne dass die Tragstruktur 3 des Fahrerhauses 1 verändert werden muss, wodurch nur eine einzige Tragstruktur 3 für die unterschiedlichsten Fahrerhäuser 1 oder jeweiligen Fahrerhaus-Baureihen vorgehalten werden muss. Dies trägt wesentlich dazu bei, die Kosten im Bereich Logistik, Lagerung und Fertigung zu senken.

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
11.07.2003Patentansprüche

- 5 1. Fahrerhaus (1) für ein Nutzfahrzeug (2), mit einer  
Tragstruktur (3), an der auf jeder Fahrzeugseite eine an  
einem Türrahmen (4) gelagerte Tür (5) angeordnet ist,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
- dass zumindest auf einer Fahrzeugseite der Türrahmen  
10 (4) und die Tür (5) ein vormontierbares Türmodul (6)  
bilden,  
- dass die Tragstruktur (3) zum Anbau des Türmoduls (6)  
vorbereitet ist,  
- dass im angebauten Zustand der Türrahmen (4) an der  
15 Tragstruktur (3) befestigt ist.
2. Fahrerhaus nach Anspruch 1,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Tragstruktur (3) im Bereich des Türmoduls (6)  
20 einen Tragrahmen (7) aufweist, an/in den der Türrahmen  
(4) an-/eingesetzt ist und an dem der Türrahmen (4) befe-  
stigt ist.
3. Fahrerhaus nach Anspruch 1 oder 2,  
25 d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass das Türmodul (6) so gestaltet ist, dass es einen für  
ein Niederflurfahrzeug verwendbaren niedrigen Einstieg  
zum Fahrerhaus (1) ermöglicht.

4. Fahrerhaus nach Anspruch 2 oder 3,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass der Tragrahmen (7) bei fehlendem Türmodul (6) und  
bei einem Hochflurfahrzeug so ausgebildet ist, dass er  
5 als Rahmen für eine daran angeschlagene andere Tür dient,  
die kürzer ist als die Fahrzeugsür (5) des Türmoduls (6).
5. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 4,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
10 dass die Tür (5) des Türmoduls (6) als Falttüre ausgebil-  
det ist.
6. Fahrerhaus nach einem der Ansprüche 1 bis 5,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
15 - dass das Fahrerhaus (1) zur nachträglichen Umrüstung  
auf ein anderes Türmodul (6) ausgebildet ist und/oder  
- dass das Türmodul (6) zur nachträglichen Umrüstung auf  
eine andere Tür (5) ausgebildet ist.
- 20 7. Fahrerhaus-Baureihen mit einem Fahrerhaus (1) für ein  
Niederflurfahrzeug und mit einem Fahrerhaus (1) für ein  
Hochflurfahrzeug,  
- wobei die Fahrerhäuser (1) baugleiche Tragstrukturen  
(3) besitzen,  
25 - wobei zumindest das Fahrerhaus (1) des Niederflurfahr-  
zeugs mit wenigstens einem Türmodul (6) ausgestattet  
ist, das einen an der Tragstruktur (3) befestigten Tür-  
rahmen (4) und eine daran angeschlagene Fahrzeugsür (5)  
aufweist.
- 30 8. Fahrerhaus-Baureihen nach Anspruch 7,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Tragstruktur (3) im Bereich des Türmoduls (6)  
einen Tragrahmen (7) aufweist, an/in den der Türrahmen  
35 (4) an-/eingesetzt ist und an dem der Türrahmen (4) befe-  
stigt ist.

- 5 9. Fahrerhaus-Baureihen nach Anspruch 7 oder 8,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass das Türmodul (6) so gestaltet ist, dass es einen für  
ein Niederflurfahrzeug verwendbaren niedrigen Einstieg  
zum Fahrerhaus (1) ermöglicht.
- 10 10. Fahrerhaus-Baureihen nach einem der Ansprüche 7 bis 9,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die unterschiedlichen Türmodule (6) jeweils eine un-  
terschiedlich starke oder keine Wölbung aufweisen.
- 15 11. Fahrerhaus-Baureihen nach einem der Ansprüche 7 bis 10,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die jeweils unterschiedlichen Türmodule (6) zusammen  
mit der Tragstruktur (3) ein geschlossenes Erscheinungs-  
bild aufweisen.
- 20 12. Fahrerhaus-Baureihen nach einem der Ansprüche 7 bis 11,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
dass die Tür (5) des Türmoduls (6) als Falttüre ausgebil-  
det ist.
- 25 13. Fahrerhaus-Baureihen nach einem der Ansprüche 7 bis 12,  
d a d u r c h g e k e n n z e i c h n e t ,  
- dass die Fahrerhausbaureihen zur nachträglichen Umrü-  
stung auf ein anderes Türmodul (6) ausgebildet sind  
und/oder  
- dass das Türmodul (6) zur nachträglichen Umrüstung auf  
eine andere Tür (5) ausgebildet ist.
- 30

1/1

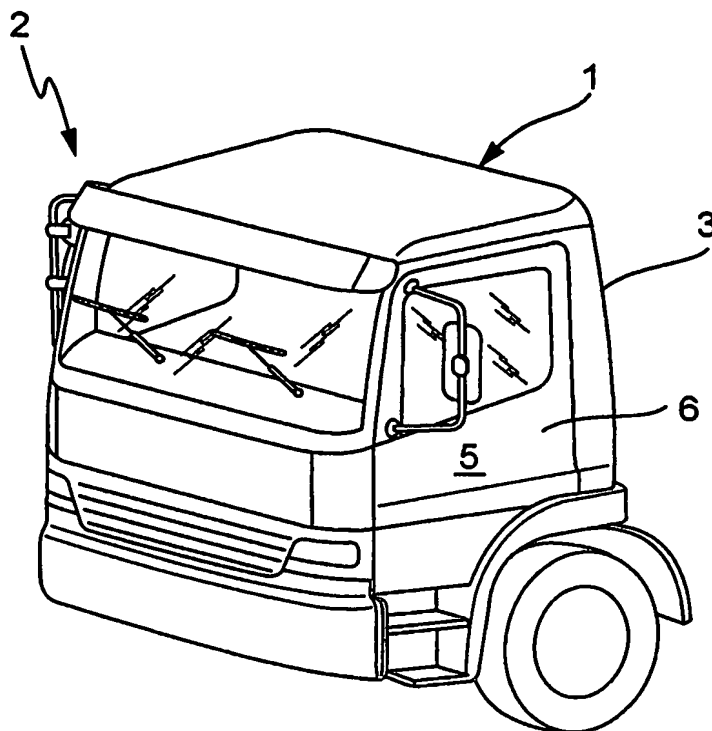


Fig. 1

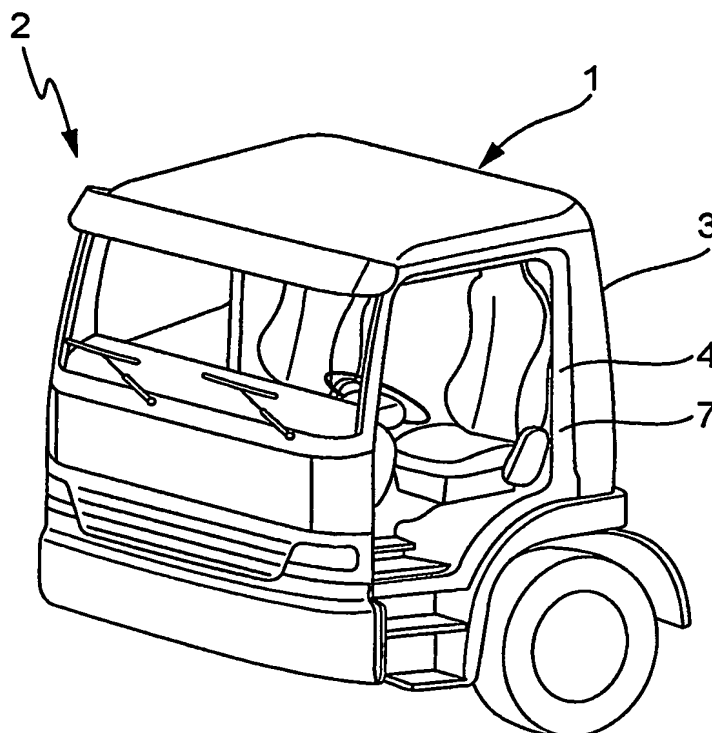


Fig. 2

DaimlerChrysler AG

Schwarz  
11.07.2003

Zusammenfassung

- 5 Die Erfindung betrifft ein Fahrerhaus (1) für ein Nutzfahr-  
zeug (2), mit einer Tragstruktur (3), an der auf jeder Fahr-  
zeugseite eine an einem Türrahmen (4) gelagerte Tür (5) ange-  
ordnet ist. Erfindungswesentlich ist dabei, dass zumindest  
auf einer Fahrzeugseite der Türrahmen (4) und die Tür (5) ein  
10 vormontierbares Türmodul (6) bilden und dass die Tragstruktur  
(3) zum Anbau des Türmoduls (6) vorbereitet ist und dass im  
angebauten Zustand der Türrahmen (4) an der Tragstruktur (3)  
befestigt ist.
- 15 (Fig. 2)

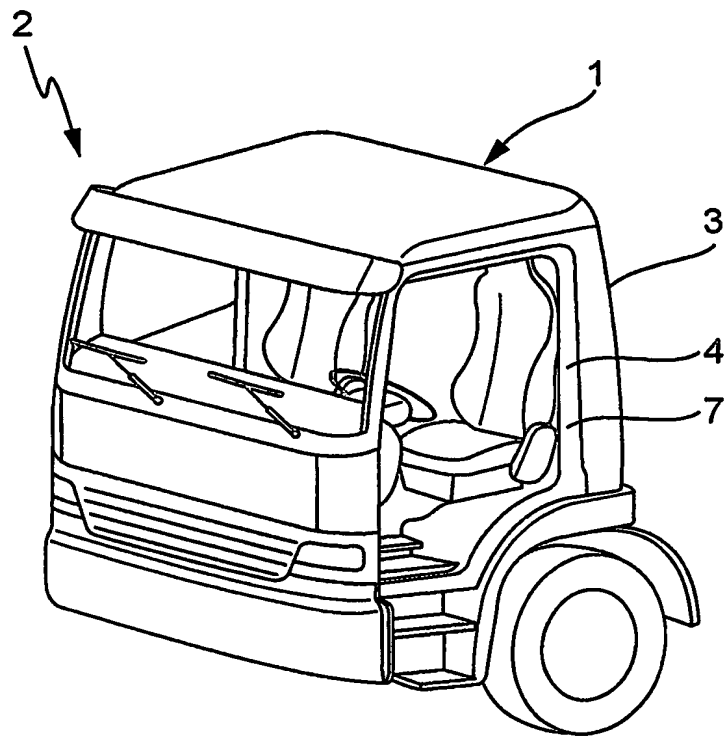


Fig. 2

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning  
Operations and is not part of the Official Record**

**BEST AVAILABLE IMAGES**

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☒ BLACK BORDERS
- ☐ IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- ☐ FADED TEXT OR DRAWING
- ☐ BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING
- ☐ SKEWED/SLANTED IMAGES
- ☐ COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS
- ☐ GRAY SCALE DOCUMENTS
- ☐ LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT
- ☐ REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY
- ☐ OTHER: \_\_\_\_\_

**IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.**

**As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.**